

Control arrangement for restraining means

Publication number: EP1380474

Publication date: 2004-01-14

Inventor: LICH THOMAS (DE); RECKNAGEL ROLF-JUERGEN (DE)

Applicant: BOSCH GMBH ROBERT (DE)

Classification:

- International: B60R22/48; B60R21/01; B60R21/16; B60R21/0132; B60R22/00; B60R21/01; B60R21/16; B60R21/0132; (IPC1-7): B60R21/01; B60R21/34

- European: B60R21/013

Application number: EP20030013992 20030620

Priority number(s): DE20021031364 20020711

Also published as:

US2007124049 (A1)
 US2004059487 (A1)
 JP2004042897 (A)
 EP1380474 (A3)
 DE10231364 (A1)

more >>

Cited documents:

EP0995639
 US6408237
 EP0937612
 EP1101657
 US5835007

more >>

Report a data error here

Abstract of EP1380474

A car airbag restraint control system has acceleration (7), side impact (8) and side, front or rear bumper pedestrian (4) impact and precrash sensors linked to a processor (3) that controls the restraint based on a combination of crash type and severity from the sensor inputs.

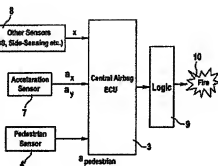


Fig. 2

Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide



EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
14.01.2004 Patentblatt 2004/03

(51) Int Cl.7: B60R 21/01, B60R 21/34

(21) Anmeldenummer: 03013992.7

(22) Anmeldetag: 20.06.2003

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR
HU IE IT LI LU MC NL PT RO SE SI SK TR
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK

(71) Anmelder: ROBERT BOSCH GMBH
70442 Stuttgart (DE)

(72) Erfinder:
• Lich, Thomas
71409 Schwaigkheim (DE)
• Recknagel, Rolf-Juergen
07747 Jena (DE)

(30) Priorität: 11.07.2002 DE 10231364

(54) Anordnung zur Ansteuerung von Rückhaltemitteln

(57) Es wird eine Anordnung zur Ansteuerung von Rückhaltemitteln (6, 10) mit wenigstens einem Aufprallsensor (1, 7) und wenigstens einem Fußgänger aufprallsensor (4) vorgeschlagen, wobei Signale von diesen

Sensoren an einen Prozessor (3) übertragen werden, der derart konfiguriert ist, dass der Prozessor (3) in Abhängigkeit von einer Verknüpfung der Signale die Rückhaltemittel (6, 10) ansteuert.

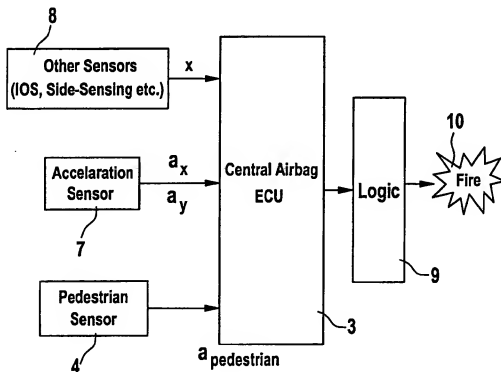


Fig. 2

Beschreibung

Stand der Technik

[0001] Die Erfindung geht aus von einer Anordnung zur Ansteuerung von Rückhaltemitteln nach der Gattung des unabhängigen Patentanspruchs.

Vorteile der Erfindung

[0002] Die erfindungsgemäße Anordnung zur Ansteuerung von Rückhaltemitteln mit den Merkmalen des unabhängigen Patentanspruchs hat den Vorteil, dass in den Auslösealgorithmus nicht nur Daten wenigstens eines Aufprallsensors eingehen, sondern auch ein Fußgängeraufprallsensor berücksichtigt wird. Dies hat den Vorteil, dass eine verbesserte Detektion des Aufprallortes, der Aufprallsschwere und die Gefahr der Fehlauslösung, also des Misuse, minimiert werden. Dies liegt insbesondere daran, dass eine Fußgängersensorik als Fußgängeraufprallsensor meist großflächig an den Rändern des Fahrzeugs angeordnet ist. Herkömmliche Aufprallsensoren sind dagegen meist nur als Upfrontsensoren, als Seitenaufprallsensoren oder im zentralen Steuergerät nur an bestimmten Punkten im Fahrzeug angeordnet. Hier kann also der Crashtyp, d.h. der Aufprallort nur über vektorielle Messungen ermittelt werden. Insgesamt verbessert dagegen die erfindungsgemäße Anordnung die Ansteuerung von Rückhaltemitteln wie Airbags oder Gurtschraffern.

[0003] Durch die in den abhängigen Ansprüchen angegebenen Maßnahmen und Weiterbildungen sind vorteilhafte Verbesserungen der im unabhängigen Patentanspruch angegebenen Anordnung zur Ansteuerung von Rückhaltemitteln möglich.

[0004] Besonders vorteilhaft ist, dass der Prozessor aus der Verknüpfung der Signale des Fußgängeraufprallsensors und des Aufprallsensors den Crashtyp und die Craschschwere für die Ansteuerung der Rückhaltemittel bestimmt. Damit kann bestimmt werden, welche Rückhaltemittel und in welcher Art diese eingesetzt werden müssen. Die Art bestimmt insbesondere die zeitliche Entwicklung der Rückhaltekraft, die auf die im Fahrzeug befindlichen Insassen zu ihrem Schutze ausgeübt werden soll. Handelt es sich um einen harten Crash, dann muss die Rückhaltekraft auch entsprechend schnell auf die Insassen ausgeübt werden. Liegt nur ein weicher Crash vor, braucht die Kraftentfaltung beispielsweise eines Airbags nicht so stark zu sein.

[0005] Weiterhin ist es von Vorteil, dass der Prozessor bei der Ansteuerung der Rückhaltemittel zusätzlich Signale von Insassensensoren und/oder Precrashsensoren berücksichtigt. Dies ermöglicht, dass nur solche Rückhaltemittel eingesetzt werden, die auch wirklich Insassen schützen und nicht nur einen leeren Sitzplatz und bzw. bei einer gefährlichen Sitzposition des Insassen einen Einsatz der Rückhaltemittel verhindern oder zumindest stark abmildern. Signale von einem Pre-

crashsensor ermöglichen insbesondere die zeitgemäße Ansteuerung von Rückhaltemitteln und den Einsatz von sogenannten reversiblen Rückhaltemitteln, wie es reversible Gurtschraffern sind oder auch eine ausfahrbare Stoßstange. Weiterhin ist es von Vorteil, dass der wenigstens eine Fußgängeraufprallsensor in der Front und/oder in der Heckstoßstange angeordnet sein kann. Dies ermöglicht für Front- bzw. Offsetschläge eine örtlich genau aufgelöste Detektion des Aufprallortes. Solch ein Fußgängeraufprallsensor erstreckt sich nämlich meist über die gesamte Breite der Stoßstange oder zumindest über einen großen Teil dieser Stoßstange. Weiterhin ist es möglich, dass der Fußgängeraufprallsensor auch an den Seiten des Fahrzeugs, beispielsweise in der Zierleiste, großflächig angeordnet ist. Dies ermöglicht ebenso für Seitencrashes im Front- und im Heckbereich eine örtlich genau aufgelöste großflächige Detektion des Aufprallortes.

[0006] Es ist auch von Vorteil, dass der wenigstens eine Aufprallsensor im Steuergerät und/oder als peripherer Sensor wie ein Upfrontsensor oder ein Seitenaufprallsensor ausgebildet ist.

Zeichnung

[0007] Ausführungsbeispiele der Erfindung sind in der Zeichnung dargestellt und werden in der nachfolgenden Beschreibung näher erläutert.

[0008] Es zeigen

- Figur 1 ein Blockschaltbild der erfindungsgemäßen Anordnung und
- Figur 2 ein weiteres Blockschaltbild der erfindungsgemäßen Anordnung.

Beschreibung

[0009] Im Bereich des Fußgängerschutzes existieren derzeit sehr viele Ideen im Bereich der Sensorierung als auch der Aktuatorik. Hauptsächlich werden Stoßstangensensoren zur Fußgängeraufprallerkennung vorgeschlagen. Hierbei kommen Kraftsensoren oder Verformungssensoren zum Einsatz, die sich über die gesamte Breite des Fahrzeugs in der Stoßstange erstrecken. Beispiele für solche Kraftsensoren sind Piezofolien, Dehnmessstreifen, Lichtleitersensoren oder Sensoren aus Komposit. Bei den Verformungssensoren handelt es sich teilweise um Lichtleiter oder einfache Schalter. Zur Erkennung des Aufprallortes werden mitunter mehrere Sensoren verwendet. Für den eigentlichen Schutz werden im wesentlichen Airbagsysteme in der Motorraum integriert oder aber die Motorhaube wird angehoben, um den Aufprall der Person, die am Aufprall beteiligt ist, entgegen zu wirken.

[0010] Airbagsteuergeräte, die einen Beschleunigungssensor innerhalb des Steuergeräts sowie gegebenenfalls zusätzliche ausgelagerte Sensoren wie Upfrontsensoren oder periphere Sensoren aufweisen, lie-

fern bereits sehr gute Auslösezeiten im Falle eines Unfalls. Erfindungsgemäß wird nun vorgeschlagen, die Detektion des Aufprallortes und der Aufprallsschwere dadurch zu verbessern, dass zusätzlich das Signal von der Fußgängersensorik für die Ansteuerung der Rückhaltemittel verwendet wird. Dies ermöglicht darüber hinaus eine höhere Redundanz bzw. Plausibilität für den Einsatz dieser Rückhaltemittel.

[0011] Kern der Erfindung ist allgemein die Verarbeitung der Information der Fußgängersensorik im zentralen Steuergerät zur Auslösung von Rückhaltemitteln. Hierbei können neben dem Airbagzentralsteuergerät auch andere Steuergeräte in Betracht gezogen werden, wie zum Beispiel die Steuergeräte für die Innenraumsensierung. Vorteil hierbei ist, dass die Fußgängersensorik in der Regel über den kompletten Frontbereich ausgelegt wird, so dass die korrekte Erfassung des Unfallschlags, also ob es sich um einen Offsetcrash handelt oder eventuell einen Frontcrash, sofort gezielt abgeleitet werden kann. Konkret kann also der Crashtyp eindeutig bestimmt werden. Ein weiterer Vorteil ist die eindeutigere Erfassung der Craschschwere. In Abhängigkeit von der Geschwindigkeit ergibt sich bei der Auswertung des Sensorsignals eine entsprechende Information über die Deformation des Fahrzeugs in diesem Bereich. Hieraus kann die Craschschwere neben dem Beschleunigungssignal besser ermittelt werden. Es liegt also eine zusätzliche Gewinnung von Informationen über den Ablauf des Unfalls vor. Dieses Verfahren kann ebenso für eine Seitencrashsensierung eingesetzt werden.

[0012] Die so gewonnenen Informationen können im Airbagalgorithmus entsprechend berücksichtigt werden und tragen entscheidend zur Auslösestrategie bei. Weiterhin dient dieses Signal als Plausibilitätssignal im Bereich des sogenannten Misuse, also des falschen Auslösefalls. Falls ein Frontaufprall vom Algorithmus detektiert werden sollte, so müssen ebenfalls die Fußgängerschutzsensoren einen Einschlag detektieren. Dies kann im Fall von einem Untertreffen von LKW einen bedeutenden Zeitvorteil erbringen, da hier die Stoßstange zuerst einen Kontakt erfährt, bevor das zentrale Steuergerät ein ausreichendes Signal erkennt. Es ist also eine Verbesserung der Robustheit gegenüber Beschleunigungssensoren wie Upfronsensorik und Zentralsteuergerät vorhanden. Bei der Verwendung einer Hecksensorik in der Stoßstange kann diese Information ebenfalls im Fall eines Heckcrashes analoge Informationen liefern.

[0013] Figur 1 zeigt als Blockschaltbild die erfindungsgemäße Anordnung. Ein Aufprallsensor 1 ist über eine Leitung 2 mit einem Steuergerät 3 verbunden, in dem ein Prozessor zur Auswertung der Sensorsignale angeordnet ist. Über einen zweiten Dateneingang erhält das Steuergerät 3 von einem Fußgängeraufprallsensor 4 über eine Leitung 5 Signale. Über einen Datenausgang ist das Steuergerät 3 mit Rückhaltemitteln 6 verbunden.

[0014] Beispielhaft ist hier lediglich ein Aufprallsensor 1 dargestellt. Es ist möglich, dass mehr als dieser eine Aufprallsensor 1 vorhanden sind, insbesondere kann der Aufprallsensor 1 im Steuergerät selbst auch angeordnet sein. Alternativ ist es möglich, dass der Aufprallsensor zusätzlich oder anstatt peripher angeordnet ist, d.h. entweder als Upfronsensor unter der Motorhaube oder als Seitenaufprallsensor in der A-, B- oder C-Säule bzw. dem Türschweller bzw. der Tür oder einem Seitenteil selbst. Als Aufprallsensor kann insbesondere ein Beschleunigungssensor verwendet werden. Es ist alternativ oder zusätzlich möglich, dass auch Verformungssensoren eingesetzt werden. So solchen Verformungssensoren gehören Piezosensoren oder Lichtleitersensoren oder auch indirekte Verformungssensoren wie Temperatur- oder Drucksensoren, die auf einen adiabatischen Druck bzw. Temperaturanstieg, der durch einen Aufprall hervorgerufen wird, reagieren.

[0015] Die Leitung 2 kann hier als eine Zweidrahtleitung ausgebildet sein, die lediglich die unidirektionale Übertragung von Daten vom Aufprallsensor 1 zum Steuergerät 3 ermöglicht. Dabei wird vorteilhafter Weise über diese Leitung vom Steuergerät 3 zum Aufprallsensor 1 über einen Gleichstrom eine Energieversorgung des Aufprallsensors 1 erreicht. Dieser Gleichstrom wird dann durch den Aufprallsensor 1 moduliert. Es ist jedoch auch möglich, dass Spannungspulse moduliert werden und dass die Energieversorgung separat von der Übertragungsleitung 2 ausgebildet ist. Auch eine bidirektionale Übertragung zwischen dem Aufprallsensor 1 und dem Steuergerät 3 ist möglich. Weiterhin ist es möglich, dass auch eine Busleitung zwischen dem Aufprallsensor 1 und dem Steuergerät 3 verwendet wird, wobei dann beide jeweils Controller zur Buskommunikation aufweisen. An einem solchen Bus können auch mehr als ein Aufprallsensor angeschlossen sein. Dies gilt auch für die Leitung 5, die den Fußgängeraufprallsensor 4 mit dem Steuergerät 3 verbindet. Die Leitungen 2 und 5 sind hier elektrisch ausgeführt. Es ist jedoch alternativ möglich, diese optisch oder als Funkübertragungsstrecke auszubilden.

[0016] Als ein Aufprallsensor 1 kommt hier insbesondere ein Beschleunigungssensor in Betracht. Dieser kann hier mikromechanisch ausgebildet sein. Es ist alternativ möglich, ihn auch als Schalter oder als ein anderes Feder-Masse-System auszubilden. Der Fußgängeraufprallsensor 4 kann, wie oben dargestellt, als Piezofolie, Dehnmess-Streifen, Lichtleitersensor oder ein Sensor aus Komposit auszubildet sein. Es ist auch möglich, leitfähigen Schaumstoff zu verwenden. Wie oben dargestellt, sind die Fußgängeraufprallsensoren 4, hier ist beispielhaft nur einer dargestellt, es können auch mehr als einer verwendet werden, vorzugsweise in der Frontstoßstange angeordnet. Es ist alternativ möglich oder zusätzlich, auch in der Heckstoßstange oder in den Seiten des Fahrzeugs, beispielsweise in der Zierleiste, solche Aufprallsensoren anzuordnen. Das Steuergerät 3 weist mit einem Prozessor, beispielsweise

se einem Mikrokontroller, Mittel zur Auswertung der Signale auf. Das Steuergerät 3 steuert dann in Abhängigkeit von der Auswertung dieser Sensorsignale in einem Auslösealgorithmus die Rückhaltemittel 6 an. Die Rückhaltemittel 6 können hier auch über einen Bus mit dem Steuergerät 3 verbunden sein oder eben über Zweidrahtleitungen. Bei den Rückhaltemitteln 6 handelt es sich üblicherweise um Airbags oder Gurtstraffer, die auch in Stufen auslösbar sind. Damit können solche Rückhaltemittel insbesondere adaptiv eingesetzt werden, d.h. in Abhängigkeit von der Craschschwere und dem Insassen, der zu schützen ist. Das Gewicht des Insassen bestimmt insbesondere, welche Rückhaltemittel verwendet werden und wie und ob Rückhaltemittel eingesetzt werden sollen.

[0017] Das Steuergerät 3 verwendet nun beide Signale, die des Aufprallsensors 1 und des Fußgänger- aufprallsensors 4 zur Berechnung des Auslösealgorithmus. Nur wenn beide einen Aufprall anzeigen, wird das Rückhaltemittel 6 angesteuert. Weiterhin ermöglichen die Signale der Sensoren 1 und 4 eine bessere Bestimmung des Aufprallortes, da sich insbesondere der Fußgängersensor 4 über die gesamte Front des Fahrzeugs erstreckt und auch, wie eben dargestellt, über die Craschschwere.

[0018] Figur 2 zeigt ein weiteres Blockschaltbild der erfindungsgemäßen Vorrichtung. Hier sind an das Steuergerät 3 der Fußgänger- aufprallsensor 4, ein Beschleunigungssensor 7 mit Empfindlichkeit in und quer zur Fahrrichtung und weitere Sensoren 8 angeschlossen, wobei die weiteren Sensoren 8 Seitenaufprallsensoren und insbesondere Insassensensoren und weiterhin Precrashsensoren darstellen können. Das Steuergerät 3 verarbeitet alle diese Informationen im Auslösealgorithmus, um über die Logik 9 dann die entsprechenden Rückhaltemittel 10 auszulösen. Als Precrashsensoren können insbesondere Ultraschallsensoren und/oder Videosensoren und/oder Radarsensoren verwendet werden. Auch weitere Daten wie eine Kommunikation zwischen Fahrzeugen, können hier verwendet werden.

kennzeichnet, dass der Prozessor (3) bei der Ansteuerung der Rückhaltemittel (6, 10) zusätzlich Signale von wenigstens einem Insassensensor (8) und/oder wenigstens einem Precrashsensor berücksichtigt.

4. Anordnung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** der wenigstens einen Fußgänger- aufprallsensor (4) in der Frontstoßstange angeordnet ist.
5. Anordnung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** der wenigstens einen Fußgänger- aufprallsensor (4) in der Heckstoßstange angeordnet ist.
6. Anordnung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** der wenigstens einen Fußgänger- aufprallsensor als Seitenaufprallsensor konfiguriert ist.
7. Anordnung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** der wenigstens einen Aufprallsensor (1, 7) im Steuergerät und/oder als peripherer Sensor ausgebildet ist.

Patentsprüche

1. Anordnung zur Ansteuerung von Rückhaltemitteln (6, 10) mit wenigstens einem Aufprallsensor (1, 7) und wenigstens einem Fußgänger- aufprallsensor (4), die jeweils ein Signal an einen Prozessor (3) übertragen, der derart konfiguriert ist, dass der Prozessor (3) in Abhängigkeit von einer Verknüpfung der Signale die Rückhaltemittel (6, 10) ansteuert.
2. Anordnung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Prozessor (3) aus der Verknüpfung einen Crashtyp und eine Craschschwere für die Ansteuerung der Rückhaltemittel (6, 10) bestimmt.
3. Anordnung nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch ge-**

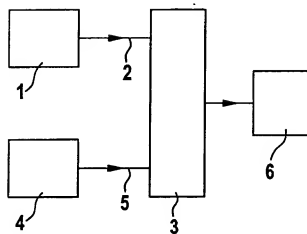


Fig. 1

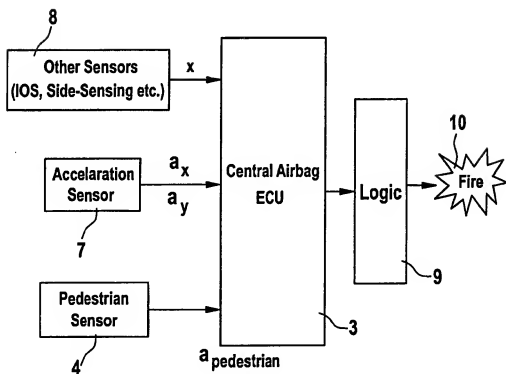


Fig. 2